

POR EL CAMINO DEL TREN LÍNEA LORCA-BAZA-ÁGUILAS



**Jefe de de la Estación de Cantoria
con su familia y demás empleados**

La construcción de ferrocarriles en España empezaría a tomar forma a partir de 1.848 con los primeros kilómetros de ferrocarril entre Barcelona y Mataró. Esta fecha es bastante posterior al resto de Europa, siendo tres las razones principales, la primera que España no estaba lo suficientemente poblada para rentabilizar el ferrocarril con el previsible bajo índice de viajeros, la segunda es el escaso desarrollo industrial español con un sector primario con un peso abrumador, y la tercera, lo escabrosa de la orografía española que encarece de manera considerable su instalación. Todo ello unido al poco entusiasmo de las autoridades españolas.

A pesar de este panorama hay algunos factores que favorecieron su construcción, como la amplia extensión territorial o la mala situación de las comunicaciones interiores que no contaba con una red de transporte minimamente desarrollada. Pero el factor decisivo que alentó algunas construcciones ferroviarias sería la riqueza de nuestro subsuelo, en ese momento las mas ricas de Europa en hierro, plomo, zinc, etc., cuya explotación necesitaba de la existencia de reces de transporte de gran capacidad.

En las décadas posteriores se irían tejiendo por nuestra geografía nacional una red de transporte ferroviario excepto en Almería donde la carencia de infraestructuras ha sido una constante durante toda nuestra historia reciente. Durante el periodo preferroviario la provincia se encontraba en una situación de aislamiento terrestre con el interior peninsular (como una isla dentro de un país) debido a la inexistencia de caminos o al mal estado de estos y a una accidentada geografía que junto con Granada son las mas montañosas de toda España. Esta situación alejaba a nuestra provincia de los circuitos tradicionales de comercio, acceso a los mercados exteriores y a los círculos de poder y sobre todo a las fuertes inversiones en infraestructuras.

Pero al final el tren llegó, y llegó gracias a la importante industria minera de Almería, en esos momentos en todo su esplendor y que sería el principal mercado de transporte de las líneas en la provincia. Otras razones serían sacar a Almería de su aislamiento ancestral, y la presión de grupos de ciudadanos asociados en plataformas en pro del ferrocarril.

Dos fueron las líneas que se diseñaron para la provincia: Lorca-Baza-Aguilasy la de Linares-Almería.

La concesión de construcción y explotación de líneas de ferrocarril en España en esos momentos se adjudicaban a compañías privadas (Inglesas en su mayoría) que podían incorporar accionistas particulares, empresas locales, nacionales, etc. la Línea de Lorca-Baza-Águilas se concesión a la inglesa "The Great Southern of Spain Railway C^o Ltd, compañía de pomposo nombre, que posteriormente, y al no poder efectuar la construcción de la línea Murcia-Granada, por motivos económicos, cambió su denominación por la de Ferrocarril de Lorca-Baza-Aguilas (L.B.A.), que reflejaba más fielmente el área

Andrés Carrillo Miras



Locomotora Fines también conocida como el "Frutero"



Locomotora Olula del Río

geográfica en la cual se iba a desenvolver su explotación ferroviaria. En el verano de 1887 después de llevar varios años desierta la concesión y ante la preocupación del estado de que ninguna empresa se interesase por la línea se empezaron los trabajos de construcción entre Lorca y Águilas, para empalmar con Almendricos y el Valle del Almanzora, donde llegará en 10 de Noviembre de 1.892 a Zurgena, el 10 de Noviembre de 1.893 a Almanzora el 25 de Enero de 1.894 a Cantoria y a Baza llegaría el 16 de Diciembre de 1.884.

Aunque en principio se diseñó de la línea para que pasara por casi todos los pueblos del Valle del Almanzora (excepto Cantoria, Arboleas, Armuña) el trazado final se diseñó para favorecer el tráfico de minerales de las minas de Serón, Macael y Sierra Almagrera hacia el puerto de Águilas y de allí a las fundiciones inglesas y alemanas principalmente. Con este nuevo trazado se ahorraron 50 Kilómetros. Aunque en un principio la línea no iba a pasar el término de Cantoria, se consiguió que en el último y decisivo trazado se incluyera dos estaciones en su término municipal por mediación del Excmo. Señor don Antonio Abellán Peñuela, I Marqués de Almanzora que cedió los terrenos de manera gratuita en este municipio para la línea y que además era un pequeño accionista de la misma.

A pesar de todas estas modificaciones, la

línea iba a ser un importante trabajo ingenieril para configurarse como de mayor dificultad orográfica de todo el ámbito nacional. El Kilómetro costó unas 143.000 ptas del momento a la compañía (la media era 100.000 ptas por Kilómetro en el resto de España) mas las 60.000 ptas de subvención que recibía del Estado por Kilómetro. En la actualidad esa cantidad serían alrededor de 452.000 Euros por km.

Para la línea se compraron veinticuatro locomotoras que la empresa bautizó con el nombre de cada pueblo por el que discurría la línea, excepto Almanzora, ya que la estación que allí había pertenecía a la vecina localidad de Albox. En este punto tenemos que resaltar las muchas gestiones que el Marqués de Almanzora hizo para que una de las máquinas llevara el nombre de sus posesiones, gestiones que no dieron frutos. Pero todo tiene solución en esta vida cuando los hombres ponen empeño en encontrarla. El marqués la supo encontrar y cumplir así su ansiado deseo de que la máquina de tren paseara a lo largo de la línea Lorca-Baza el nombre de "La Victoriosa (Almanzora significa victoria en árabe) el pueblo que representaba su título.

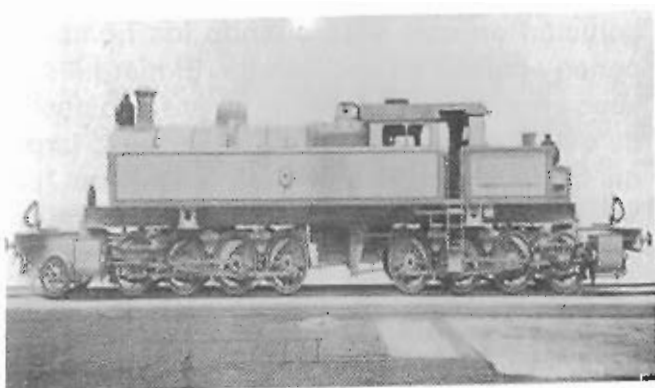
Sencillamente compró una máquina del mismo tipo, pagándola de su bolsillo, y se la regaló a la compañía para que la hiciese circular por la línea. Dicha máquina estuvo circulando durante más de setenta años. según noticias de aquella época, la máquina le costó

al marqués la friolera de 22.000 duros (245.000 Euros de ahora aproximadamente). Como capricho no tenía precio.

Mercancías en Toneladas y en Pesetas transportadas en las líneas de Lorca-Baza-

	Toneladas 1917-1927	Ptas. Transportadas 1917-1927
Abonos	60.984	576.744
Aceites, vinos, etc.	122.971	2.126.734
Azúcar y remolacha	89.170	400.271
Combustibles (carbón, leña, etc.)	62.372	370.272
Esparto	222.351	1.633.194
Frutas y legumbres	133.088	1.313.559
Harinas y cereales	300.272	2.746.803
Mármol	116.216	840.110
Materiales de Construcción	49.093	1.524.070
Minerales	4.184.252	22.645.263
Varios	347.803	4.108.586

En esta tabla podemos observar la importancia que suponía el transporte de minerales hacia el puerto de Águilas y que la rentabilidad de la misma se basaba en la minería aunque en los primeros años los resultados fueron desalentadores y posteriormente no mejoraron demasiado, siendo el saldo casi siempre negativo y no repartiendo dividendos casi nunca a sus accionistas.

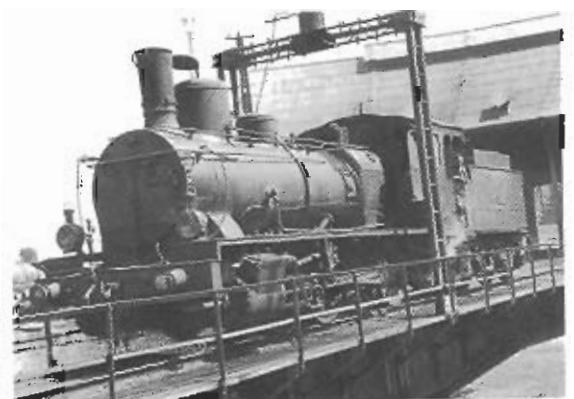


Locomotora Kitson Meyer, destinada al transporte de mineral

Así estaban las cosas hasta la nacionalización de la línea en 1.940 integrada en RENFE, pero los resultados no mejoraron, sino todo lo contrario, los destrozos durante la guerra civil, y los abandonos en las inversiones, la producción de minerales empezó a escasear y ya no salía para el extranjero, cerrándose minas y cargaderos como el situado entre las localidades de Tíjola y Serón que dejó de funcionar en 1.969 y un poco antes se cerraron las minas de Serón y Bacares. El tráfico minero se mantenía casi exclusivamente con las minas de Alquife (Granada).

El tráfico de viajeros tampoco mejoró. En 60 años la línea no había mejorado y las máquinas tampoco. La lentitud era una de sus detractoras (para ir de Cantoria a Barcelona se tardaba más de 24 horas). Esto llevó a un final anunciado, el 30 de septiembre de 1984 el Consejo de Ministros había decidido el cierre de 1.507 Km de líneas férreas, una de ellas y quizás la más traumática fue la del Almanzora, que unía a Andalucía con el Levante Español, basándose en lo deficitario que resultaba su mantenimiento. Así el 31 de diciembre de 1.984 se cerraba la línea. El último tren en pasar fue el correo que iba de Barcelona a Granada a las 13:43 horas.

En la memoria colectiva quedan los nombres con los que cariñosamente se bautizaron a las locomotoras, como "el periquito", "el correo", "el frutero", el "Labradorcico".



Locomotora Almanzora

Bibliografía:

Por el Camino del Tren. Instituto de Estudios Almerienses
 Web de la Asociación de Amigos del Ferrocarril "El Labradorcico"
 Club.telepolis.com